Stadt.Plan extra
Zeitung für ein ökologisches und soziales Stuttgart

Aktualisierte Ausgabe
Oben bleiben!

Bahnvorstand Rüdiger Grube:
Beim Ausgeben anderer Leute Geld hat er Erfahrung

■ Seite 03

Rechnen mit Herrn Drexler
Wie kommt Herr Drexler auf 1,4 Milliarden Euro Ausstiegskosten?

■ Seite 04

Foto: Roland Hägele

Oben bleiben! Stuttgart 21 ist noch lange nicht gebaut!

Trotz Bauzaun und Bagger - Unser Widerstand wächst!

Hannes Rockenbauch SÖS
Fraktionsvorsitzender der Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE

Jeder soll wissen: der Beginn der Abrissarbeiten am Nordflügel macht Stuttgart 21 nicht unumkehrbar! Steine lassen sich wieder aufbauen. Die Bagger sind mehr eine Verzweiflungstat und eine sinnlose Machtdemonstration statt ein realer Baubeginn.
Die Notwendigkeit Fakten zu schaffen, gebiert sich aus der Angst vor den Sparplänen der Bundesregierung und der im Herbst anstehenden Wiederauflage des Urheberrechtstreites des Bonatz-Enkels Peter Dübbers. Und nicht zuletzt fürchten sich die Tunnelparteien vor den neuen demokratischen Ansprüchen einer zunehmend selbstbewussten Bürgerschaft. Mir hat der Baggerbiss gezeigt, dass Tausende bereit sind, den Abriss des Nordflügels friedlich zu blockieren und zu verzögern. Baggerbisse am Nordflügel werden, wie die Aufstellung des Bauzauns, den Widerstand eher anfachen als verstummen lassen. Die Hoffnung der Tunnelparteien den Widerstand mit Polizei und Bagger zu brechen, werden wir ihnen nicht erfüllen.

Wir kommen wieder! Wir werden mehr!

> Seit es die Montagsdemos in Stuttgart gibt, ist etwas in dieser Stadt in Bewegung gekommen. Etwas, das immer größer und bunter wird. Dank Protestival, Bürgerchor, Schwabenstreich, Kultur Mittwoch - mit Stuttgarter LiteratInnen oder dem Paul Bonatz Quartett - und natürlich dank des Widerstandsbiers „resist S21“ kommt die Stadt in den Genuss einer neuen Großstadt-Kultur, einer Kultur, die von den Menschen massenhaft gelebt wird. Nicht nur auf den Montagsdemos, sondern auch zum alltäglichen Schwabenstreich kommen Menschen zusammen, die sich zuvor gar nicht wahrgenommen haben. Um gegen Stuttgart 21 auf die Strasse zu gehen mag jeder unterschiedliche Gründe haben, aber allen ist eins gemeinsam, die Stuttgarterinnen und Stuttgarter wollen die alte Arbeitsteilung: „die da oben regieren und wir da unten lassen uns regieren“ nicht länger akzeptieren. Dank eines gemeinsamen Ziels spielen Alter oder sozialer Status keine Rolle mehr. Das ist schon was besonderes, wie jeder auf seine Art und Weise sich einbringt und einen persönlichen Beitrag zum Scheitern von Stuttgart 21 leistet. Dank des Widerstands gegen Stuttgart 21 entsteht in Stuttgart endlich so etwas wie ein stolzes Gemeinschaftsbewusstsein der Bürgerinnen und Bürger.

Stuttgart steht auf

> Mit der symbolischen Bahnhofsbesetzung vom 26. Juli 2010 hat der Bürgerliche Widerstand erst richtig an Fahrt aufgenommen. Tags darauf räumten Landesregierung und Bahn eine Kostensteigerung von 865 Millionen Euro für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ein. Zeitgleich veröffentlichte der „Bund für Umwelt und Naturschutz“ eine zwei Jahre unter Verschluss gehaltene Studie, in der das renommierte Schweizer Büro sma im Auftrag der Landesregierung erhebliche Engpässe bei Stuttgart 21 feststellt. |**Seite 2**|

Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE
Aktualisierte Druckausgabe Extra August 2010: Thema Oben bleiben!
Stadt.Plan extra per mail unter soesundlinke@stuttgart.de

Das Gutachten des Bundesumweltamtes unter: http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4005.pdf

Das Gutachten des Schweizer Büros sma unter: www.kopfbahnhof-21.de

Foto: Roland Hägele

Blockierung des TGV nach Paris am 25. August 2010

|**von Seite 1**|
Doch statt Argumenten schicken die Tunnelpolitiker zu friedlichen Großveranstaltungen, zu Dichterlesungen und Sinfoniekonzerten Polizeihundertschaften, die den Zaun bewachen müssen. So auch zu unserem „Ruhe vor dem Schwabenstreich-Marsch“ am Freitag den 20. August 2010, bei dem ca. 30 000 Menschen gegen den Tunnelwahnsinn demonstrierten und das mitten in den Sommerferien.
Wie gut der Widerstand, dank Parkschützer-Alarm, organisiert ist, hat sich immer wieder gezeigt, zu letzt am 25. August 2010, als der Abriss am Nordflügel begann. Zu Tausenden gingen die Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger spontan auf die Straße, blockierten stundenlang Stuttgarts wichtigsten Kreuzungen. Unangemeldete Demos und Blockade-Aktionen gehören seit diesen Tagen zu den gutbürgerlichen Widerstandsformen in Stuttgart.
Dank Dauerwachen und Dauerblockaden findet eine lückenlose Beobachtung der Arbeiten hinter Stuttgarts „Neuer Mauer“ statt. Dank der „Torwächter“ ist es nur eine Frage der Zeit bis der polizeiliche Aufwand zur Absicherung jeder einzelnen Bau- oder Transportmaßnahmen jedes Kosten-Buget und jeden Dienstplan sprengt. Unser Widerstand zeigt gegen den Willen der Mehrheit der Stuttgarterinnen und Stuttgarter kann es mitten im Kessel keine 10 Jahre große Baustelle geben.

Die Tunnelparteien

> Nicht nur auf der Straße ist in den letzten Monaten etwas in Bewegung gekommen: Bahnexperten bringen das Bahnprojekt inhaltlich in Bedrängnis. Wo immer Journalisten anfangen zu graben, kommen neue Ungereimtheiten, Probleme und verschwiegene Gutachten zu Tage. Jede neue Berechnung der Kosten und Nutzen führt zu neuen Millionenlöchern. Mit jeder Anfrage, die Experten und einfache Bürger an die S21-Protagonisten in der Politik stellen, kommt deren Halb- und Unwissen deutlicher zum Vorschein. Die „Unumkehrbarkeit“ von Stuttgart 21 bröckelt. 4 von 38 Landtagsabgeordneten der SPD haben sich offen gegen Stuttgart 21 bekannt. Jusos und die erste Stuttgarter Stadträtin fordern fast zeitgleich mit renommierten Stuttgarter Bürgerinnen und Bürgern zu einem Moratorium und zu einer Bürgerbefragung auf. Ob sich auf Führungsebene bei der SPD im Land und in der Stadt was tut, bleibt abzuwarten. Ich wünsche es ihnen, denn ich weiß, viele Leute würden gerne wieder SPD wählen und das auch schon im März 2011 zur Landtagswahl.
Dass ein Baustopp bei den übrigen Tunnelparteien Gehör findet, kann ich mir nur schlecht vorstellen. Jahrelang schaute der „schwarze Block“ aus CDU, FDP und FW im Rathaus zu, wie Großinvestoren nach und nach unsere Stadt aufgekauft haben. Jahrelang waren sie die fleißigen Helferlein, die gewissenhaft der Immobilienwirtschaft und den Investoren ihre nötigen Bebauungspläne ausstellten. Zu eng verstrickt sind die politischen und wirtschaftlichen Interessen der Tunnelparteien mit dem Milliarden-Projekt Stuttgart 21. Jede Kostensteigerung für den Steuerzahler macht Stuttgart 21 zu einem noch lukrativeren Geschäft für die Banken und Bauwirtschaft. Zu sehr gefangen ist die Mehrheit im Rathaus und im Landtag von einer Entwicklungsvorstellung, die nur eins kennt: Höher, schneller, weiter. Naturräumliche Grenzen und Klimawandel werden da leichtfertig auf dem Altar des Wachstums und der Geschäfte geopfert. Wenn die Stuttgarterinnen und Stuttgarter diese Entwicklung in Frage stellen, geht es zwangsläufig um die Frage: Wem gehört die Stadt? Damit die alte Ordnung nicht weiter in Frage gestellt wird, wollen und müssen Grubebahn und Tunnelparteien schnell Fakten schaffen.

Wir haben die besseren Argumente

> Bei allem gerechtfertigten friedlichen zivilen Ungehorsam dürfen wir nicht aufhören, zu argumentieren und den Dialog mit den letzten Stuttgart 21-Fans zu führen. Diesen Dialog können wir gelassen angehen, denn wir haben die besseren Argumente. Dieses, von vielen Experten (jüngst durch die Studie des Bundesumweltamtes) bestätigte, Selbstbewusstsein und unsere Argumente tragen auch über die aktuellen Auseinandersetzungen am Bauzaun hinaus. Der Kampf um Teilhabe und direkter Demokratie der Bürgerinnen und Bürger in Stuttgart endet nicht am Nordflügel.

Unser Widerstand geht weiter!

> Jeder Tag, an dem wir Stuttgart 21 blockieren, verzögern oder auch nur argumentativ auseinander nehmen, macht das Scheitern des Milliardenwahnsinns wahrscheinlich. Denn mit jedem Tag wächst das Finanzloch. Wo ist eigentlich das seit langem versprochene Kosten-Nutzen Gutachten für die Neubaustrecke? Mit jedem Tag kommen mehr Tricksereien und ungelöste technische Probleme ans Licht. Mit jedem Tag wächst unser Widerstand über Stuttgart hinaus. (Schwabenstreiche in Berlin, New York und anderswo - siehe Parkschützer-Seite) Mit jedem Tag kommt die Landtagswahl näher. Und schließlich, das ist das Schönste, mit jedem Tag und jeder Ungereimtheit mehr, werden die Freundinnen und Freunde des Kopfbahnhofs mehr und die Fans des Tunnelbahnhofs weniger. Oben bleiben! Stuttgart 21 ist noch lange nicht gebaut! |hr|

S21 - Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen

Kurz vor Redaktionsschluss wurde eine Studie des Umweltbundesamts bekannt, nach der Stuttgart 21 zu Kapazitätsengpässen im Schienenverkehr führen wird. Die Studie rät dringend von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke ab. Erst das sma-Gutachten des Landes-Verkehrsministeriums, nun das Gutachten des Umweltbundesamts.
Wie viele Gutachten, die kein gutes Haar an S21 lassen, liegen noch in irgendwelchen Giftschränken verborgen? Höchste Zeit, die Notbremse zu ziehen. |kr|

Beim Ausgeben anderer Leute Geld hat Herr Grube Erfahrung

Thomas Adler DIE LINKE Stadtrat SÖS und LINKE und Betriebsrat im Daimler-Werk Untertürkheim

Politik, Wirtschaft und S21-Parteien waren begeistert, als am 1. Mai 2009 der unhaltbar gewordene Rambo Hartmut Mehdorn durch Daimler-Vorstand Rüdiger Grube als Bahn-Vorstandsvorsitzender ersetzt wurde. Grube, der große Kommunikator, sollte von Mehdorn erzeugte Wogen glätten, in Stuttgart gefährlichen Sprengstoff entschärfen und S21 auf den Prüfstand stellen. Der Rest ist bekannt - der große Kommunikator hat die Bürger ignoriert, Risiken unter den Tisch gewischt, Stuttgart 21 für „unumkehrbar" erklärt. Kostensteigerungen in Milliardenhöhe, die die Steuerzahler aufbringen sollen, sind für ihn Peanuts.
Weniger bekannt ist: Rüdiger Grube ist das Ausgeben von Geld anderer Leute schon früher, in seinem Job als Daimler-Vorstand, leicht von der Hand gegangen. Seit 1989 war er Marketing Chef, ab 1995 Direktor für Unternehmensplanung und Technologie bei der Daimler-Tochter DASA, Deutschlands größtem Rüstungsexporteur. 16 000 Arbeitsplätze blieben auf der Strecke, 5 Milliarden Mark wurden versenkt durch die gescheiterte Übernahme des Flugzeugbauers FOKKER.
Seit 1996 Leiter der Konzernstrategie und seit 2001 Vorstand für Daimlers Konzernentwicklung, war er ein enger Vertrauter von Jürgen Schrempp und Vertreter von dessen „Welt-AG". Die Chrysler-Übernahme und die Beteiligung an Mitsubishi hat Grube betrieben und stets verteidigt - und nach Schrempps Rücktritt dann wieder „abgewickelt". Rund 50 Milliarden Euro wurden durch die „Welt-AG"-Fehlentscheidungen verbrannt. Konzern-Stratege Grube ist auch mitverantwortlich für etliche weitere teure Pleiten, z.B. die Einstellung des 4-türigen Smart (Ergebnisbelastung rund eine Milliarde Euro), das ständig rote Zahlen schreibende A-Klasse-Werk in Brasilien und das blamable LKW-Maut-Projekt TOLL COLLECT. Zehntausende Arbeitsplätze allein in den Daimler-Werken wurden vernichtet, bei den wieder abgestoßenen Beteiligungen deutlich mehr.
Grube ist als Flugzeug- und Auto-Manager aufgestiegen. Wieso soll ausgerechnet er, mit seiner langen Liste roter Zahlen, der Mann für Ausbau und Verbesserung des öffentlichen Transports

Foto: Redaktion

Endlich ein Argument für Stuttgart 21

sein? Die Stuttgarter Zeitung nennt ihn einen „harten Hund". Um die Flächenbahn weiter abzubauen und die Bilanzen der Bahn auf Privatisierung zu trimmen, brauchen die S21-Parteien „harte Hunde" an der Bahn-Spitze. Denen es auch völlig egal ist, ob die Bürger die eine oder andere Milliarde Euro mehr für ihre Projekte zahlen sollen. Projekte wie S21, die sie weder brauchen noch wollen, und deshalb alles in Bewegung setzen, sie zu stoppen! |ta|

Die Neubaustrecke wackelt

Ende Juli wurde die neueste Kostenschätzung für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm veröffentlicht. Die geplanten Kosten von 2 025 Millionen Euro sind durch die Inflation um 200 Millionen Euro gestiegen. Durch die Überprüfung der bisherigen Planung sind weitere Mehrkosten von 665 Millionen Euro zu Tage gekommen. Insgesamt soll die Neubaustrecke nun rund 2,9 Milliarden Euro kosten.
Bahnchef Grube und Ministerpräsident Mappus lobten sich gegenseitig für ihre Offenheit, die Kostensteigerung frühzeitig und freiwillig bekannt zu geben. Die Kritik unabhängiger Bahnexperten, die Kosten weit über 4 Milliarden Euro vorausgesagt haben, sei damit widerlegt. Kostensteigerungen entstehen meist dann, wenn im Rahmen der Planfeststellungsverfahren die Trassenführung genau festgelegt und durchgeplant wird. Gerade für die problematischen Abschnitte der Neubaustrecke muss die Planfeststellung erst noch erfolgen. Dann werden die empfindlichen Mehrkosten erst auftreten.
Ebenso haben Mappus und Grube übersehen, dass jede Kalkulation zwei Seiten hat. Bei den Einnahmen der Neubaustrecke wurden die Trassengebühren von 40 Hochgeschwindigkeits-Güterzügen pro Tag einkalkuliert. Diese Güterzüge gibt es immer noch nicht und keiner will sie einführen. Der Güterverkehr zwischen Stuttgart und Ulm ist seit 1991 um stark 50% zurückgegangen, denn die Nord-Süd-Verbindung über Würzburg ist viel preiswerter. Gegenüber der heutigen Trasse durch das Filstal werden sich die Trassenpreise auf der Neubaustrecke noch einmal erheblich verteuern.
Nachdem laut sma-Gutachten die Neubaustrecke nur eine Kapazität von zwei Fernzügen pro Stunde besitzt, stellt sich die Frage, wo noch Zeitfenster für den Güterverkehr übrig sind.
Steigende Kosten und fallende Erträge führen zu einem negativen Kosten-Nutzen-Verhältnis der Neubaustrecke. Sie muss deshalb aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen werden. Mappus und Grube können leicht von einer sicheren Finanzierung sprechen. Die Kostenanteile von Bahn und Land sind festgeschrieben. Die Mehrkosten wollen sie vollständig auf den Bund abwälzen. Aus dem Bundesverkehrsministerium klingt jedoch, dass wegen der Haushaltslage vorerst überhaupt kein neues Bahnprojekt angefangen werden soll.
Am Hauptbahnhof sollen schnell Fakten geschaffen werden, um Stuttgart 21 als bereits begonnenes Projekt darstellen zu können, das weiter gebaut werden muss. Die Finanzierung der Neubaustrecke steht in den Sternen, ebenso die Frage, ob sie überhaupt gebaut werden kann. Womöglich endet die Anbindung Stuttgarts an die europäische Magistrale eines Tages doch auf einem Acker nahe Wendlingen. |kr|

Foto: Redaktion

Eine hervorragende Dokumentation zum Verkehrsprojekt Stuttgart 21 unter: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Rechnen mit Herrn Drexler

„Wer aus Stuttgart 21 aussteigen will, muss 1,4 Milliarden Euro auf den Tisch legen. So viel ist für das Projekt schon ausgegeben“, behauptet Projektsprecher Drexler. Das ganze Projekt mit allen Tunnels und neuem Bahnhof soll 4,3 Milliarden kosten. Davon sind schon 1,4 Milliarden ausgegeben? Noch bevor der erste LKW gefahren ist? Wie kommt Drexler auf diese Zahl?

Rückabwicklung des Grundstücksverkaufs der Bahn an die Stadt Stuttgart - 460 Millionen Euro

Die Stadt hat 2001 die Grundstücke, auf denen heute noch die Bahngleise liegen, gekauft. Zur Sicherstellung der Grundstückserlöse, aus denen sich Stuttgart 21 von selbst finanzieren soll. Die Grundstücke sind noch im selben Zustand vorhanden, in dem sie gekauft wurden. Die Stadt kann sie jederzeit der Bahn zurückgeben und die Bahn den Kaufpreis zurück überweisen. Denn für S21-Baumaßnahmen, für die das Geld vorgesehen war, wurde es noch nicht ausgegeben. Oder hat die Bahn dieses Geld vertragswidrig anderweitig ausgegeben? Wovon will sie dann S21 bezahlen?

Zinsen für diesen Kaufpreis seit 2001 - 284 Millionen Euro

Im normalen Geschäftsverkehr erfolgt die Bezahlung bei Übergabe eines Grundstücks. Durch die Bezahlung Jahre vor Freiwerden und Übergabe der Grundstücke hat die Stadt einen Zinsschaden erlitten, der sich bis heute auf 284 Millionen Euro summiert. Bis zur Übergabe der Grundstücke im Jahr 2020 wächst dieser Zinsverlust auf 812 Millionen Euro. Der Kaufpreis hat sich dadurch verdreifacht. Die Stadt hat weitere 812 Millionen Euro von Stuttgart 21 finanziert. Bei Rückabwicklung des Grundstücksdeals muss die Bahn der Stadt diese Zinsen ersetzen. Dem Zinsverlust der Stadt steht ein Zinsgewinn der Bahn in gleicher Höhe gegenüber. Denn die konnte den Kaufpreis Gewinn bringend investieren. Muss die Bahn diesen Betrag nun der Stadt erstatten, entstehen keine Kosten, es wird nur vorhandenes Geld ausgetauscht.

Planungskosten Neubaustrecke - 170 Millionen Euro

Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm verfügt über eine eigene Finanzierung mit eigenen Finanzlöchern. Diese Kosten haben mit S21 nichts zu tun.

Rechtlich verbindlich vergebene Bauaufträge - 240 Millionen Euro

Die Bezahlung im Baugewerbe erfolgt nach Baufortschritt. Bevor Zahlungsansprüche entstehen, muss gebaut werden. Wird ein Auftrag storniert, kann daraus womöglich ein Schadenersatzanspruch des beauftragten Unternehmers entstehen. Allerdings maximal in Höhe des entgangenen Gewinns. Bei den derzeitigen Gewinnmargen im Baugewerbe droht hier ein Risiko von allenfalls 10 Millionen Euro.

Bisher angefallene Kosten - 260 Millionen Euro

Dieses Geld ist tatsächlich ausgegeben. Und das ist auch genug. Man soll schlechtem Geld kein neues gutes hinterherwerfen.

Durch die Verzinsung der einbezahlten Grundstückserlöse und der Zuschüsse von Region und Flughafen Stuttgart hat die Bahn an Stuttgart 21 bisher mehr verdient als ausgegeben. Wenn Stuttgart 21 heute gestoppt wird, bekommt insbesondere die Stadt Stuttgart erhebliche Gelder zurück, die für sinnvolle Vorhaben genutzt werden können. |kr|

Baustopp, Bürgerbefragung und ziviler Ungehorsam

Baustopp und Bürgerbefragung - das war von Anfang an Forderung der Stuttgarter, die gegen Stuttgart 21 und für den Erhalt des Kopfbahnhofs zur Montagsdemo, in den Park und auf die Straßen gegangen sind und gehen. Diese Forderung bekommt nun erfreuliche Unterstützung mit dem „Stuttgarter Appell“, unterzeichnet von Prominenten wie Edzard Reuter, Vincent Klink und von 2 Stuttgarter Landtagskandidaten der SPD (Stand: 12.08.10). Dass sich Bürger und Politiker diese Forderung zu Eigen machen, die bisher geschwiegen hatten, begrüßen und unterstützen wir ausdrücklich. Dass sie nicht schon längst, sondern jetzt öffentlich Baustopp und Bürgerbefragung fordern, kommt nicht von ungefähr. Es ist das Ergebnis des ständig anwachsenden Protests, sichtbar gemacht am Bahnhof und auf Stuttgarts Straßen. Sichtbar gemacht durch vielfältige, bunte Aktionen des friedlichen zivilen Ungehorsams, auch mit begrenzten „Regelverstößen“ wie Sit-ins auf Straßenkreuzungen. „Bedenkliche Dimensionen“ habe dies angenommen, meinen „Stuttgarter Appell“ und die beiden SPD-Landtagskandidaten feststellen zu können. Wer sich daran auch nur einmal beteiligt hat, hat es erlebt: diese Bewegung zum Schutz von Park und Kopfbahnhof spaltet keineswegs die Stadt, sondern lebt vom und stiftet Gemeinschaftssinn und setzt unglaubliche Kreativität frei. „Bedenkliche „Dimensionen“ hat unser Protest allenfalls für diejenigen angenommen, die seither immer noch glaubten, von oben über die Köpfe der Menschen weg, „durchregieren“ zu können.
Ohne engagierten, phantasievollen Widerstand mit Aktionen zivilen Ungehorsams stünde heute in Whyl am Kaiserstuhl ein Atomkraftwerk. In Kalkar ein Schneller Brüter. In Wackersdorf eine Atommüllaufbereitungsanlage. Und auf den Fildern eine weitere Flughafen-Startbahn. Für Stuttgart 21 heißt das: Baustopp und Bürgerbefragung fordern - und beim unübersehbaren, lautstarken Protest nicht nachlassen, sondern steigerungsfähig und OBEN BLEIBEN! |ta|

Foto: Roland Hägele

Impressum
Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE,
Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart,
www.stuttgart.de/soesundlinke
V.i.S.d.P. Hannes Rockenbauch

Druck: UWS Papier & Druck GmbH
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

SÖS und LINKE. Fraktionsgemeinschaft

Unterzeichnen Sie den Stuttgarter Apell unter: www.stuttgarterappell.de

Werden Sie auch aktiv unter: www.parkschuetzer.de